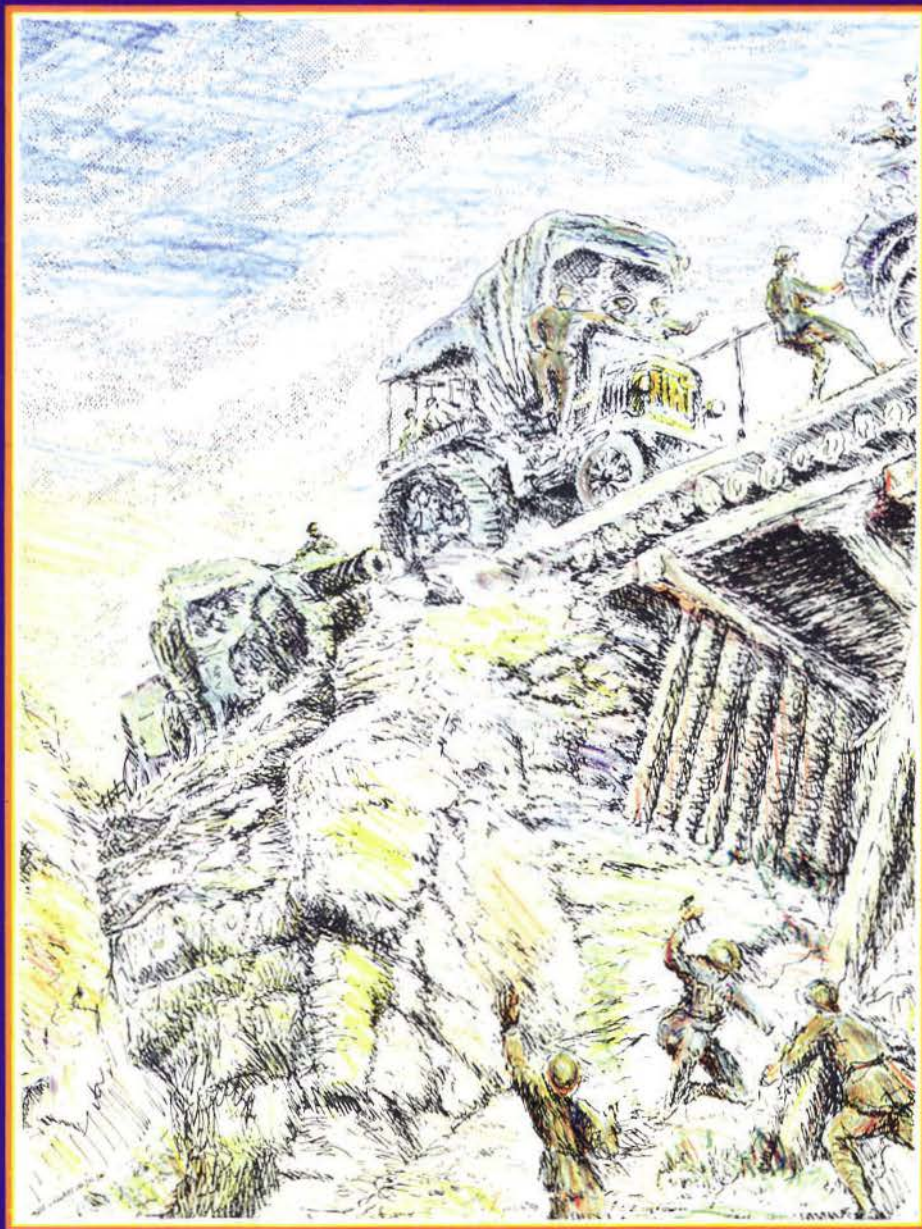
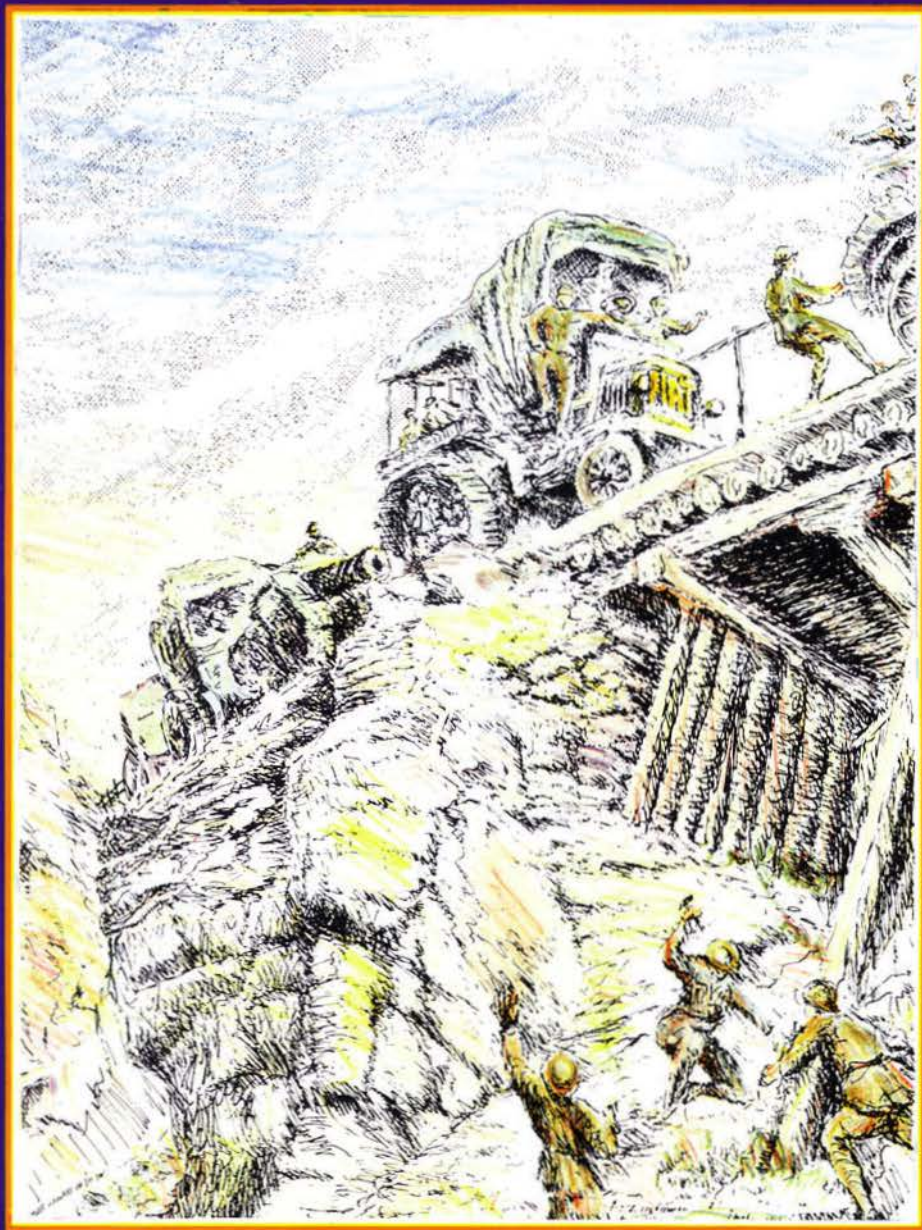

Il corpo automobilistico dell'esercito



*Monumento all'autiere inaugurato a Torino
nel 1965 e figura di autiere - particolare in
bronzo dei Pili in Piazza dell'Unità a
Trieste.*



Il corpo automobilistico dell'esercito



I PRIMI TRASPORTI MILITARI

Il primo veicolo, la cui memoria si perde nella notte dei tempi, è stato la slitta. Con la successiva scoperta della ruota e l'utilizzazione del moto circo-

lare, i progressi nell'evoluzione dei mezzi di trasporto e nel cammino della civiltà furono di portata incalcolabile. Fissare date, sia pure approssimative, risulta assai arduo; pure si può azzardare come estremamente probabile l'ipotesi che i primi veicoli montati su ruote in-



fulcrate siano stati usati in Mesopotamia nel IV millennio a.C.; infatti, il più antico reperto ove appare raffigurata una ruota è un bassorilievo rappresentante un carro tirato da felini, scoperto recentemente in Mesopotamia, e fatto risalire dagli studiosi a tale epoca.

Successivamente, intorno al 2000 a.C., alle ruote furono applicati i raggi: i carri acquisirono così caratteristiche di maggiore manovrabilità e leggerezza.

I Celti furono il primo popolo ad applicare ai carri, le ruote con cerchione metallico fissato a caldo.

Il contributo dato via via dal carro impiegato come mezzo di trasporto al progredire nei secoli della civiltà fra i popoli è evidentissimo: favorì le grandi migrazioni, i commerci, l'agricoltura.

Con l'evolversi delle tecniche di guerra, tutti gli eserciti venivano assistiti da un rudimentale servizio trasporti.

Gli storici di Roma descrivono l'organizzazione logistica delle conquiste romane, ben organizzata nei trasporti, come fattore determinante di vittoria.

Con l'avvento delle armi da fuoco ed in particolare dal 1500, con il progredire delle artiglierie, l'impiego dei mezzi di trasporto in guerra divenne ancora più diffuso. Le artiglierie venivano caricate con i loro affusti su carri speciali e poi scaricate su apposite piattaforme dove erano impostate per il tiro. Cominciò in quel periodo a sorgere qualche base logistica in embrione, sotto forma di magazzini permanenti per alimentare le artiglierie e, dal 1700, anche le fanterie, ormai armate con fucili veri e propri in sostituzione dei vecchi archibugi.

Le guerre napoleoniche accrebbero ancora di più l'importanza dei trasporti militari. L'imperatore fece dell'artiglieria l'Arma dominante del campo di battaglia: doveva operare con estrema mobilità a supporto della fanteria e per questo abbisognava di mezzi di trasporto il più possibile celeri per un'azione tempestiva. Con questi intenti nacque il «Treno di Artiglieria» dove «treno» significava flusso continuo di armi e munizioni destinate all'esercito di campagna. I successi di Napoleone dimostrarono l'efficacia di truppe mobilissime supportate da un servizio trasporti ben organizzato.

Gli Stati Maggiori europei assimilarono rapidamente questo concetto operativo che ben presto acquistò il ruolo di componente propulsiva per il progresso tecnico dei mezzi di trasporto.

Nell'Esercito piemontese l'inizio operativo del Servizio trasporti è fatto risa-

lire al 1713, anno in cui Vittorio Amedeo II costituì il primo «Treno di artiglieria». Da quell'epoca in avanti, il problema di una apposita organizzazione dei carriaggi andò assumendo, nell'economia di quell'Esercito, sempre maggiore consistenza. Si succedettero, negli anni, costituzioni e soppressioni, per effetto di determinazioni regie, di «Treni di Provianda», con compiti di trasporto vettovagliamento e di carriaggio, finché nel 1856 nacque il «Corpo del Treno».

Il nuovo Corpo ebbe stabilità maggiore ed un ordinamento sempre più adeguato tanto da raggiungere nel 1861 la consistenza di tre reggimenti.

In anni più recenti, l'evoluzione dei mezzi provocherà la trasformazione dell'organizzazione dei trasporti, le cui finalità andranno dilatandosi sempre più con il progredire delle capacità dei mezzi.

L'AVVENTO DEL MOTORE A SCOPPIO E L'EVOLUZIONE DEI TRASPORTI MILITARI

L'importanza fondamentale della «manovra», dimostrata dalle vittorie napoleoniche, veniva ripresa nel 1871 dal grande stratega tedesco Generale Helmuth Von Moltke il quale sosteneva che «i movimenti sul campo di battaglia devono essere eseguiti in modo così celere da cagionare uguale inquietudine sopra tutti i punti del fronte della Armata nemica, per costringerla a prendere precauzioni su tutta la linea e quindi indebolirla in vari punti».

Fin dalla proclamazione del Regno d'Italia, l'Esercito italiano aveva acquisito tali concetti e pertanto aveva avvertito la necessità di adeguare i trasporti alla dottrina d'impiego del momento.

Le masse di uomini da rifornire nel corso degli eventi bellici erano, peraltro, aumentate grandemente e le artiglierie erano divenute via via più complesse e pesanti. In simili condizioni era apparso subito evidente che i trasporti effettuati a mezzo ferrovia o con i carri a trazione animale, incominciavano a non costituire più uno strumento operativo adeguato.

La ferrovia, infatti, privava il movimento di «flessibilità»: caratteristica questa, intesa come possibilità offerta dal tipo di trasporto di adeguare l'itinerario in relazione al supporto logistico da fornire. La trazione animale, d'altra parte, non consentiva movimenti celeri e limitava fortemente la portata utile.



Ufficiale e soldato del «Treno d'Armata».

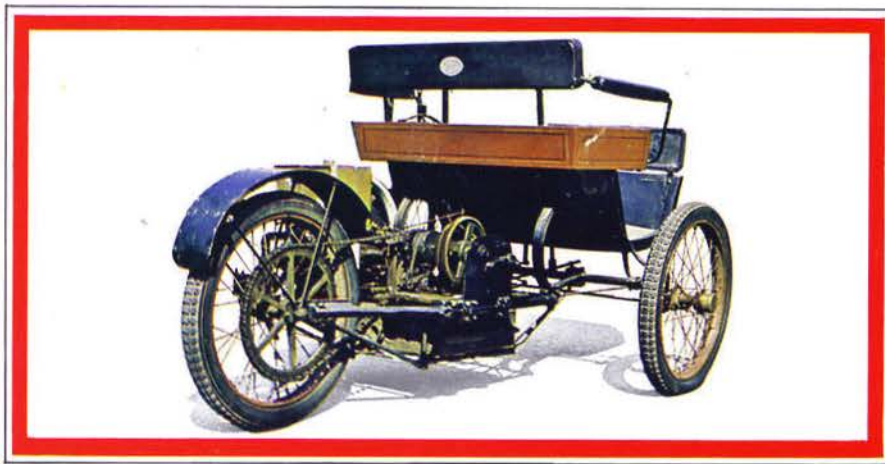
Fu quindi naturale rivolgersi all'autolocomozione stradale che, frattanto, stava prepotentemente affacciandosi al mondo lasciando intravedere quale eccezionale contributo avrebbe potuto apportare nell'economia di un diverso « muovere » e « comunicare ».

In tutta l'Europa, sulla via indicata nel 1853 dai fisici italiani Nicolò Barsanti e Felice Matteucci, si andava sperimentando il motore a scoppio. Nel 1877, i tedeschi Otto e Lagen ne realizzarono uno con caratteristiche assai positive; nel 1892, Karl Benz costruì la prima vettura a quattro ruote con motore a benzina.

La diffusione del nuovo veicolo « senza cavalli » fu rapidissima: già nel 1895 lo Stato Maggiore italiano, sensibile alle nuove prospettive aperte dalle automobili all'attività di trasporto, in una relazione concernente la preparazione dell'Esercito, richiamava l'attenzione del Ministero della Guerra sui « concreti esperimenti dell'industria privata, di applicazione dei progressi conseguiti nel campo della meccanica dei motori a scoppio ».

Nell'agosto del 1898, il Ministero autorizzò l'acquisto per l'Esercito di una automobile a vapore De Dion e Bouton da 30 CV e nel 1901 l'acquisto di una automobile a benzina carrozzata « Landau » da 12 CV. L'autovettura fu consegnata al Distaccamento ferrovieri del genio di Roma e costituì la prima fornitura militare della Fiat, società tutta italiana, fondata a Torino l'11 luglio 1899. Il motore a scoppio era così entrato nell'automobilismo militare.

L'uso dell'automezzo nell'Esercito prospettava vantaggi tali da rivoluzionare, fin nelle concezioni, l'organizza-



Autovettura a tre ruote « Bernardi »:
prima vettura con motore a combustione interna costruita in Italia.

zione dei movimenti strategici, tattici e logistici.

In zona di operazioni si sarebbe potuto fare giungere giornalmente, agli uomini impegnati in battaglia, viveri, munizioni e materiali di ogni genere, con tempestività fino ad allora sconosciuta; con pari sollecitudine si sarebbe potuto provvedere allo sgombero degli ammalati e dei feriti ed allo spostamento delle artiglierie nei punti ove l'andamento del combattimento ne avesse richiesto l'impiego.

In zona d'intendenza, tutti i movimenti di uomini e materiali sarebbero divenuti più celeri consentendo, per le operazioni di mobilitazione e per tutte le azioni di sostegno logistico, tempi di svolgimento di gran lunga più ridotti.

LE PRIME UNITA' AUTOMOBILISTICHE

Il Ministero della Guerra, avendo recepito l'utilità che ne sarebbe derivata all'Esercito, nel 1903 dispose l'assegnazione alla Brigata ferrovieri del genio, di un « Nucleo di militari addetti alla condotta di automobili a benzina ».

Le grandi manovre degli anni successivi alle quali il « Nucleo » partecipò con risultati eccellenti, consigliarono un primo allargamento dei quadri automobilistici. Infatti, nel 1906 ebbe vita la « Sezione automobilistica » con sede a Roma ed in organico alla Brigata ferrovieri.

La costituzione della Sezione segnò l'inizio, dal punto di vista ordinativo, del lungo e travagliato « iter » che porterà alla attuale organizzazione del Corpo automobilistico.

La sperimentazione operativa degli automezzi continuò parallelamente al loro evolversi sotto il profilo tecnico. Nel 1907 venne emanata la « Prima Istruzione sul Servizio Automobilistico » contenente norme tecniche, disciplinari, amministrative e d'impiego. Nel 1908, con disposizione di legge, fu riconosciuto il « Corpo di volontari ciclisti ed automobilisti » come dipendente da un « Comitato centrale nazionale » presso il Ministero della Guerra.

Nel 1910, con il mutamento ordinativo della « Brigata ferrovieri » in « 6° reggimento genio » (ferrovieri), la Sezione automobilistica venne trasformata in « Battaglione automobilisti del genio » in organico al nuovo reggimento ma operante alle dipendenze del « Corpo di Stato Maggiore ».

Il battaglione, articolato su due compagnie, ebbe il Comando ed una compagnia con sede a Torino, mentre la sede dell'altra compagnia rimase Roma.

Negli anni 1911 - 1912, alle due compagnie del battaglione vennero affidati compiti relativi al servizio fotoelettrico e furono costituite sei nuove compagnie del Treno automobilistico per trasformazione di altrettante compagnie del Treno di artiglieria.

La prima comparsa ufficiale dell'automobilismo militare nei documenti di mobilitazione con i suoi organi direttivi ed esecutivi avveniva, comunque, con la pubblicazione n. 111, edizione 1912, che prevedeva la costituzione del « Servizio del carreggio automobilistico », così articolato:

De Dion et Bouton: automobile con motore a vapore acquistata nel 1900 dal Ministero della Guerra ed assegnata alla Brigata Ferrovieri del Genio, Batteria Nomentana (1899).



- Organi direttivi:
 - Direzione Generale dei Trasporti e delle Tappe (Servizio Traini meccanici);
 - Direzione dei Trasporti e delle Tappe d'Armata (Servizio Traini meccanici);
- Organi esecutivi:
 - Deposito Centrale di materiale automobilistico (con sede a Torino);
 - Parchi automobilistici d'Armata (solo per alcune Armate);
 - Depositi centrali automobilistici d'Armata;
 - Drappelli automobilistici (per Comandi, sezioni di sussistenza e di sanità, per battaglioni ciclisti).

LA GUERRA ITALO-TURCA (1911 - 1912)

Il primo intervento di autoveicoli italiani in guerra si ebbe nel conflitto italo-turco. Infatti, l'8 giugno 1912, cinquantaquattro Fiat 15 Ter, seguendo un percorso impervio, fra dune sabbiose e terreni rocciosi, raggiungevano il marabutto di Zanzur appena occupato dalle truppe italiane, recando i materiali necessari al rafforzamento della posizione ed alla ricostituzione delle scorte e provvedendo subito dopo allo sgombero dei feriti.

L'operazione, iniziata alle ore 02.00, si era protratta fino alle ore 21.30.

L'importante contributo fornito allo sfruttamento del successo ed alla definitiva vittoria di Zanzur dalle unità automobilistiche, fu posto in particolare evidenza dal Comando del Corpo di Spedizione.

Alle operazioni parteciparono complessivamente oltre trecento automezzi dislocati nei parchi di Tripoli, Bengasi e Derna: i reparti automobilisti, alla conclusione della campagna, furono decorati con la Croce di Guerra al Valor Militare.

Il primo autiere caduto...

16 luglio 1915, prime ore del mattino: 10 autocarri Fiat Ter della 6ª compagnia automobilistica procedono verso Monfalcone. Il ponte Pieris sull'Isonzo è distrutto: il fiume è attraversato a guado, ricorrendo alla forza delle braccia ed alle corde in dotazione agli autocarri per aiutare i motori nello sforzo di spinta. Nel cielo terso due palloni frenati nemici osservano. Superato l'Isonzo l'autocolonna riprende la marcia.

A mezzogiorno circa, sulla via del ritorno, mentre l'autocolonna è impegnata a riattraversare il guado, viene fatta segno ad un intenso fuoco di artiglieria. L'autiere Emilio Vanzetti, uno dei conduttori, colpito in pieno petto, rimane ucciso.

...ed il primo decorato al Valor Militare

Il sergente Attilio De Lorenzi è il comandante dell'autocolonna; si trova, a fianco del conduttore, sull'autocarro di testa. Ne scende, incita i conduttori a superare nel più breve tempo possibile il guado; si prodiga sotto il fuoco nemico, facendo la spola tra i suoi uomini, aiutando ora l'uno ora l'altro, finché tutti gli autocarri non sono al riparo sull'altra sponda. Quattro autieri sono rimasti feriti. Il sergente recupera la salma del Vanzetti, conduce i feriti all'ospedale più vicino e poi, con tutti gli automezzi dell'autocolonna, porta a termine il trasporto.

Al sottufficiale, per l'eroismo e lo sprezzo del pericolo dimostrati nel compimento dell'azione, fu concessa la Medaglia di Bronzo al Valor Militare.

LA PRIMA GUERRA MONDIALE (1915 - 1918)

I mesi che precedettero l'entrata in guerra dell'Italia (1915) furono, per l'automobilismo militare, tempi di intensa attività organizzativa. Il progetto di mobilitazione generale prevedeva un fabbisogno di autoveicoli di gran lunga superiore alla disponibilità pur tenendo conto del gettito della requisizione. Il Ministero della Guerra dispose, pertanto, nuovi approvvigionamenti di automezzi presso l'industria nazionale. Vengono acquistati 2.400 autoveicoli: ambulanze, autocarri leggeri, medi e pesanti. Le case costruttrici Fiat, Isotta Fraschini, Itala, SPA, Züst, si trovarono in serie difficoltà per il reperimento delle materie prime necessarie alla costruzione, ma riuscirono a superare ogni ostacolo ed a consegnare all'Esercito gli automezzi in tempi brevi. Frattanto era prevalso il criterio di ricorrere al traino meccanico per le artiglierie di grosso e medio calibro.

Furono allora ordinate delle trattrici alla Fiat, alla Pavesi, alla Solter. Anche



Fiat 20 B: trattrice costruita nel 1915 (in grado di rimorchiare 25 tonnellate di carico o calibri fino al 305).

Trattrice «Pavesi»: mezzo ad aderenza totale ed elevatissima capacità di traino. Venne impiegata durante il secondo conflitto mondiale.



Autocarro Fiat 15 Ter: impiegato durante il conflitto italo-turco e la guerra 1915 - 1918.



questi mezzi speciali furono rapidamente costruiti e consegnati per l'impiego.

Dal punto di vista ordinativo, l'assetto da dare ai reparti era stato oggetto di attento studio, e alla fine, i risultati furono adeguati alle esigenze.

I reparti automobilistici vennero dunque distinti in:

- reparti automobilistici di artiglieria di assedio (con trattrici);
- parchi automobilistici d'Armata;
- autodrapeggi d'Armata;
- sezioni automobilistiche di artiglieria;
- autosezioni per munizioni;
- autoreparti d'Armata;
- sezioni autofotoelettriche.

Nel prosieguo della guerra, l'impiego dell'autoveicolo per esigenze militari fu sempre più intenso.

Ecco in sintesi i dati numerici essenziali riferiti a personale e mezzi del Corpo, dall'inizio alla fine delle ostilità:

	Maggio 1915	Novembre 1918
• ufficiali	500	3.000
• truppa	9.000	115.000
• autoveicoli	400	2.500
• autocarri, ecc.	3.400	28.000
• trattrici	150	1.200
• motocicli	1.100	6.000

Già all'inizio delle operazioni, stabilizzatesi le linee, gli automezzi, in un primo tempo destinati all'impiego non oltre le seconde linee, furono impiegati anche in zona più avanzata per consentire più celeri rifornimenti alle truppe combattenti. Sempre più gli autocarri, di giorno e di notte, anche sotto l'azione delle artiglierie nemiche, si spinsero avanti in rapidi movimenti per assicurare il rifornimento di armi, munizioni, materiali e viveri nel corso delle operazioni belliche che si susseguivano a ritmo incalzante.

Nel secondo anno di guerra, l'automobilismo militare venne impiegato anche per il trasporto di grossi contingenti di truppe, risolvendo in modo favorevole situazioni altrimenti assai critiche.

Emblematico, in proposito, il movimento del maggio 1916 che permise con rapido trasporto di Grandi Unità, complete di armi e materiali, e per la prima volta su lunghi percorsi, l'arresto dell'avanzata nemica dall'altipiano di Asiago alla pianura vicentina, stroncando il piano austriaco che prevedeva il dilagare delle sue Divisioni al di là dell'Isonzo.

Si andava organizzando, frattanto, un servizio riparazioni più articolato. Le piccole e le medie riparazioni furono affidate alle officine campali; per le grosse degradazioni erano state costruite cinque grandi officine a Torino, Bologna, Pontevigodarzere, Piacenza e Padova. Presso questi laboratori, alla fine della guerra, risultarono compiute oltre cinquantamila riparazioni di automezzi e complessivi. I risultati determinanti dei trasporti automobilistici del maggio 1916 suggerirono la creazione di unità con formazione idonea al trasporto di interi battaglioni. Nacquero così gli «Autograppi».

Più autograppi formavano un autograppamento, formazione idonea al trasporto in unica soluzione di una Brigata.



«ZUST»: uno dei primi autocarri adottati dall'automobilismo militare. Impiegato nella guerra italo-turca e nel conflitto mondiale del 1915-1918.

22 maggio 1916

E' la data in cui si conclusero i trasporti, per quel tempo epici, di oltre 120.000 uomini e relativi equipaggiamenti, iniziati con 1.000 autocarri il 19 maggio in lunghe ed estenuanti autocolonne, su strade difficilissime, di giorno e di notte, sotto il fuoco nemico, per opporre uomini e cannoni al tentativo austriaco di dilagare nella pianura padana.

Ogni anno, da allora, il 22 maggio viene celebrato come Festa del Corpo automobilistico e sempre sorgono spontanee in ciascuno emozioni profonde, partecipazione trepida; rivivono nel ricordo i Caduti su tutti i fronti dei reparti automobilistici e nella loro memoria si tace e ci si inchina riverenti.

Nel 1917 e nel 1918 si andò sempre più ampliando l'organizzazione automobilistica: fra i reparti formati ricordiamo l'XI Autoparco di Manovra (suddiviso in 56 autograppi), alle dipendenze dirette del Comando Supremo, il XX Autoparco di riserva, alle dipendenze dell'Intendenza Generale ed il III Autoparco, quale supporto logistico della III e della VIII Armata, impiegate sul Piave.

I reparti automobilistici di vecchia e nuova formazione eseguirono trasporti di truppe e materiali ad ogni livello operativo per fronteggiare tutte le situazioni.

Il dente del Pasubio fu occupato in tempo grazie all'immediato e celere trasporto effettuato con gli autocarri partiti dal Ponte Verde, ai piedi delle Dolomiti, nelle prime ore di un freddo mattino. La marcia era stata difficile per il forte dislivello da superare ed il fondo ghiacciato, ma, sul fare della notte, gli autocarri avevano portato a destinazione i rinforzi necessari per arrestare l'avanzata austriaca verso il Pasubio.

Nel giugno 1918, i reparti automobilistici furono lo strumento che permise al Comando Supremo il rapido e risolutivo spostamento di forze, mediante il quale si riuscì ad arginare l'ultima poderosa e disperata offensiva austriaca che avrebbe dovuto segnare la disfatta dell'Esercito italiano.

Il trasporto delle truppe fu imponente e decisivo soprattutto nelle faticose giornate della battaglia del «Solstizio», durante la quale, oltre al trasporto degli uomini, furono rifornite direttamente, con gli automezzi, tutte le batterie impegnate.

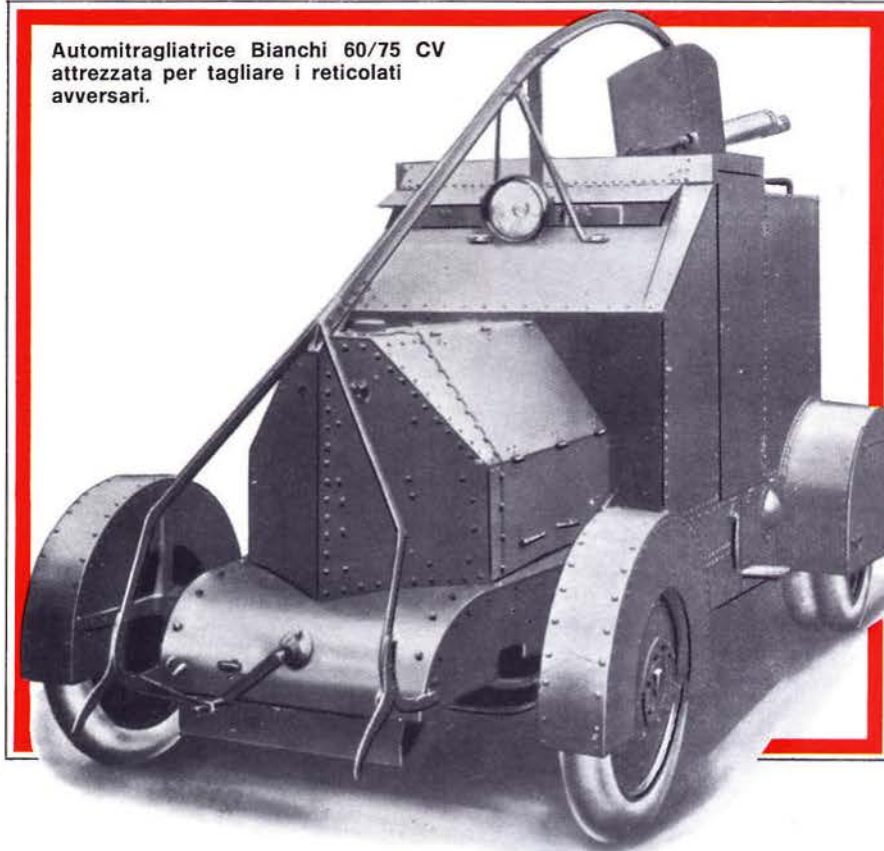
L'immane sforzo sostenuto dagli autieri, fu altamente apprezzato. Il Duca d'Aosta, Comandante della III Armata, volle consegnare personalmente le decorazioni al Valor Militare ai valorosi del Corpo.

Sul Piave, l'imponente offensiva austriaca era stata stroncata, ma l'attività dei reparti automobilistici si intensificava sempre più: occorreva trasportare i complementi per colmare le perdite; oc-



Autocarro Fiat 18 BL: impiegato nella guerra 1915-1918 per il trasporto dei materiali pesanti, costituiva la massa degli autocarri militari.

Automitragliatrice Bianchi 60/75 CV
attrezzata per tagliare i reticolati
avversari.



correva principalmente attuare le predisposizioni per le grandi operazioni offensive per liberare il Veneto dal nemico. La decisiva battaglia di Vittorio Veneto (ottobre - novembre 1918) vide dunque gli autieri ancora fra i protagonisti. Si deve alla loro abnegazione, al loro intenso, estenuante sforzo se i rifornimenti e gli sgomberi, furono puntuali, se l'avanzata italiana fu possibile su strade, ponti, argini di fiumi, riattati con il materiale di ogni tipo trasportato tempestivamente dagli autieri.

Il loro concorso alla vittoria fu sicuramente grande.

PRIMA GUERRA MONDIALE

Decorazioni al Valor Militare:

- alla Bandiera:
1 Croce di Guerra.
- individuali:
56 Medaglie d'Argento;
150 Medaglie di Bronzo;
93 Croci di Guerra;
47 Encomi solenni.

L'ORDINAMENTO DELL'AUTOMOBILISMO MILITARE NEL PRIMO DOPOGUERRA

Alla fine della guerra, i reparti automobilistici erano costituiti da un Deposito centrale, sedici autoparchi e novantotto autoreparti. Le mansioni di carattere tecnico erano state da poco accentrate in un unico Ente: la « Sezione automobilistica », con sede a Padova.

L'organico degli ufficiali del Corpo previsto era di 1 colonnello, 10 tenenti colonnelli, 10 maggiori, 73 capitani, 127 subalterni.

Negli anni seguenti, venne costituita, con sede a Bologna, la « Direzione centrale automobilistica » e vennero assegnati ai dieci Corpi d'Armata esistenti dieci « Centri automobilistici ». Tali Centri vennero successivamente trasformati in « Raggruppamenti trasportati » e poi ancora in « Centri » e portati al numero di tredici.

Nel 1935 fu costituito organicamente il « Corpo automobilistico » con il motto araldico ideato da Gabriele d'Annunzio: « Fervent rotæ - fervent animi ».

Nell'organizzazione del Corpo, i « Centri automobilistici » assunsero la massima importanza. La loro composizione fu stabilita in un Comando, un Deposito, ed un numero vario di gruppi (con officine di riparazione e con magazzini di complessivi e ricambi). I Centri autieri (13) furono costituiti nelle sedi dei Corpi d'Armata.

LA CAMPAGNA D'ETIOPIA

I primi risultati positivi della nuova organizzazione automobilistica militare si ebbero dopo breve tempo in occasione della guerra per la conquista dell'Etiopia. Furono infatti le truppe autocarrate del Generale Graziani a cogliere, in rapida successione, le vittorie a Dolo, Neghelli, Gorraheh, Sassabaneh, e quelle, anche esse autocarrate,

Stemmi araldici; da sinistra:
Centri automobilistici (1920 - 1936);
Corpo automobilistico (1936 - 1946);
Servizio automobilistico (1946).



La marcia della « ferrea volontà »

Così fu definita dal Maresciallo Badoglio, la marcia verso Addis Abeba.

« L'autocolonna era partita da Dessiè il 24 aprile 1936. Gli automezzi, lungo quella strada terribile, fra smottamenti e frane, erano stati quasi trascinati su per le irte salite di cento montagne. Gli autieri avevano condotto per giorni e giorni gli automezzi loro affidati tra guadi paludosi e ardue pendenze, tra correnti impetuose e piste scoscese; avevano attraversato vallate e fiumi, avevano scavalcato passi impervi e superato interruzioni improvvise, finché, grazie al coraggio ed alla abilità profusi (giudicati, dai giornalisti al seguito, di natura leggendaria), non fu raggiunta ed occupata Addis Abeba ».

SECONDA GUERRA MONDIALE

All'inizio della seconda guerra mondiale, il Corpo automobilistico si trovava in piena fase organizzativa; l'evoluzione ordinativa del Corpo continuò, guerra durante, per fronteggiare le sempre crescenti esigenze. Con un'apposita circolare del 1942, furono previsti in ruolo: 28 colonnelli, 59 tenenti colonnelli, 82 maggiori, 261 capitani, 259 subalterni.

I Centri automobilistici assunsero, nel secondo semestre dello stesso an-



Autoblinda italiana del 1936.

COSTITUZIONE DEI REGGIMENTI AUTIERI

«Ufficiali, Sottufficiali, Autieri! In data odierna la denominazione dei Centri automobilistici è cambiata in quella di "Reggimenti autieri".

L'avvenimento, da lungo tempo auspicato, consacra l'identità delle funzioni oggi ad essi devoluta con quella delle corrispondenti unità delle Armi; valorizza le tradizioni del Corpo; eleva la dignità dell'autiere nei confronti della macchina che egli non serve, ma domina.

Tale riconoscimento giunge nel momento in cui su tutti i fronti di guerra gli autieri danno altissime prove di valore e di sacrificio.

Giunge ben meritato.

Soldati dei reggimenti nero-azzurri: serrate i ranghi!

Le vostre belle fiamme sono unite a quelle dei fanti, dei cavalieri, degli artiglieri, dei genieri, sacre alle memorie del nostro Risorgimento e delle passate guerre. Splenderà la luce della vittoria.

Siatene degni! ».

(Ordine del giorno del 1° luglio 1942 dell'Ispettore del Corpo automobilistico Gen. D. Mario Nasi).

CAMPAGNA D'ETIOPIA

Decorazioni al Valor Militare:

- alla Bandiera:
1 Medaglia di Bronzo.
- individuali:
2 Medaglie d'Oro;
17 Medaglie d'Argento;
33 Medaglie di Bronzo;
196 Croci di Guerra.



A sinistra: Guado del fiume Anasc nella zona dei Grandi Laghi (Etiopia).

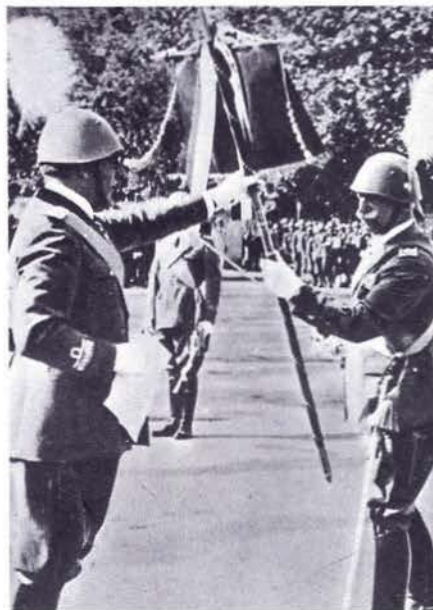
Sotto: La consegna del Labaro.

del Maresciallo Badoglio, a costituire la memorabile autocolumna di oltre 1.600 autoveicoli, detta della «ferrea volontà», che da Dessiè raggiunse Addis Abeba, concludendo vittoriosamente ed in tempi inferiori ad ogni previsione, la campagna etiopica.

Con l'inizio delle operazioni, nel 1936, l'organizzazione logistica aveva operato in funzione del concetto di aderenza alle truppe combattenti. Nella prima fase della campagna furono effettuati 12.410 trasporti; nella seconda fase, furono spostati in tempi brevissimi oltre 11.000 tonnellate di materiali. Ciascun autocarro veniva impiegato quasi sempre in unità di colonna estremamente frazionata, per sfuggire all'insidia nemica, con percorrenza media giornaliera di 180 chilometri.

Questi dati, riferiti a quei tempi e considerando le piste o le mulattiere di polvere e fango, tra rocce e boschi, su cui gli autocarri muovevano, risultano altamente significativi. Si può ben dire che la vittoriosa campagna vide gli autieri degli autograppi 4°, 7°, 12°, 31°, 51°, 66°, dell'autograppo eritreo e degli autoreparti misti del I e del II Corpo d'Armata, veri e propri protagonisti. Essi avevano dimostrato come l'inserimento dei reparti automobilistici nell'attività

operativa possa rendere concreti i criteri di autonomia e di decentramento, conciliando i principi di mobilità e potenza, fino ad allora giudicati antitetici.



no, la denominazione di reggimenti autieri.

Lo stato di guerra era iniziato il 10 giugno 1940. Le unità automobilistiche dell'Esercito avevano avuto, fin dall'inizio delle operazioni, compiti estremamente gravosi sul fronte occidentale. Nei primi giorni del mese di giugno, infatti, era giunto l'ordine di passare da una preparazione «difensiva» ad uno schieramento «offensivo». In esito alla nuova situazione tattico-strategica, i reparti automobilistici erano stati impegnati in trasporti di truppe e materiali con ritmo operativo estremamente serrato. I movimenti erano avvenuti in tempi brevissimi su strade di limitata portata sotto la continua minaccia nemica.

Nella breve ma incalzante campagna sul fronte occidentale, operarono 6 autoraggruppamenti, 20 autograppi, 5 parchi automobilistici, 7 officine, 93 autoreparti. Gli autieri trasportarono su quelle strade di montagna, tra costoni dirupati e spesso tra pareti di ghiaccio, le truppe e i materiali indispensabili, fornendo un contributo determinante alla battaglia delle Alpi occidentali.

Nei Balcani, il Corpo automobilistico assolse il suo compito su percorsi lunghi per collegare le basi logistiche agli schieramenti. Le unità del Corpo

operarono su questo fronte supportate dal 26° Centro automobilistico. Si trattò di quattro autoraggruppamenti (3°, 6°, 9°, 10°), nove autogruppi autonomi, due battaglioni movieri, quattro parchi automobilistici, officine mobili, settantuno autoreparti autonomi, reparti di soccorso stradale e formazioni varie di autoambulanze ed autobotti. Queste unità operarono in ogni zona dei fronti jugoslavo, greco - albanese, dell'Egeo.

FRONTE BALCANICO

Decorazioni al Valor Militare:

- alla Bandiera:
1 Croce di Guerra.
- individuali:
7 Medaglie d'Argento;
32 Medaglie di Bronzo;
71 Croci di Guerra;
1 Encomio solenne.

i trasporti a grande distanza) era continuamente sabotata dalle formazioni partigiane.

Le autocolonne dovevano operare su itinerari fangosi che provocavano imponentamenti e spesso, fermate non brevi.

Ciò nonostante, l'entità dei trasporti automobilistici fu poderosa: sfruttando la duttilità d'impiego dell'autocarro, svincolato da ogni tipo di percorso obbligato, gli autoreparti furono impiegati oltre che per massicci trasporti di uomini e materiali, anche per l'alimentazione « a domicilio » dei reparti operanti, per il rifornimento e la costituzione di centri logistici, per trasbordi in occasione delle numerose interruzioni ferroviarie,

Sotto a sinistra: Autocolonna in sosta sulla collina di Krespan (Albania, 1941).

In basso a sinistra: Autocolonna « Atene » in movimento verso la capitale greca.

FRONTE RUSSO

Decorazioni individuali al Valor Militare:

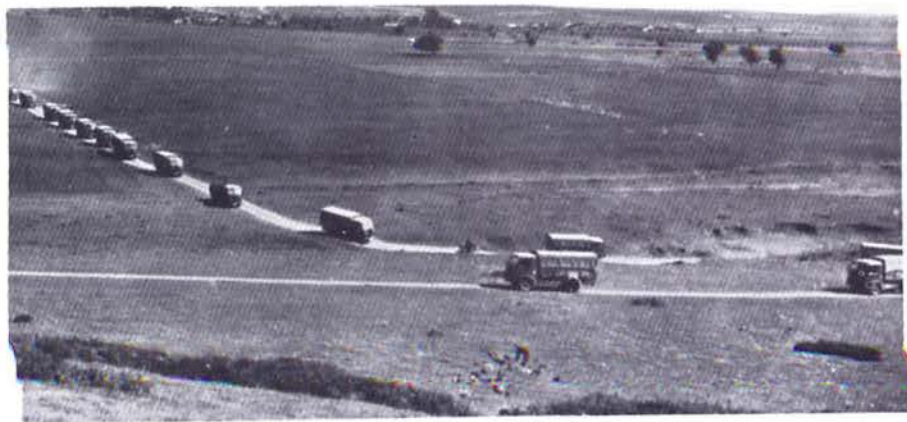
- 13 Medaglie d'Argento;
- 52 Medaglie di Bronzo;
- 143 Croci di Guerra;
- 9 Encomi solenni.

sanguinoso ripiegamento attraverso centinaia di chilometri di steppa pietrificata dal gelo vide gli autieri ovunque a fianco dei commilitoni delle altre Armi.

Le operazioni in Africa Settentrionale furono caratterizzate da un imponente impiego di mezzi meccanici in

Sotto a destra: Autocolonna su ponte di barche gettato sul Dniepr.

In basso a destra: Lotta con il fango, fronte russo, 1942.



I trasporti ed i compiti di istituto del Corpo impegnarono, quindi, uomini ed automezzi in tutte le località, nessuna esclusa, del vasto territorio, operando a favore delle unità italiane, anche le più piccole, e condividendo con esse, fino all'ultimo, le sanguinose insidie di una estenuante guerra partigiana.

La campagna sul fronte russo, fu caratterizzata dalla crudezza del clima che impose agli autieri inquadrati nel C.S.I.R. e poi nell'A.R.M.I.R. sacrifici non comuni nell'impiego e nella conservazione degli automezzi.

Il Servizio trasporti fu disimpegnato quasi esclusivamente dalle unità automobilistiche; infatti, la rete ferroviaria (che, seppure di non elevata densità, sarebbe risultata utilissima specie per

per l'accantonamento di scorte presso le Grandi Unità e per i grandi dolorosi trasporti nella fase del ripiegamento.

Nella campagna operarono:

- 4 autoraggruppamenti;
- 3 parchi automobilistici;
- 11 autogruppi;
- 1 battaglione movieri;
- 51 autoreparti;
- 19 officine mobili;
- 3 reparti soccorso stradale.

Il gelo colpì duramente anche tutto il sistema delle riparazioni, in quanto le officine erano costrette ad operare sotto tende o in caseggiati rurali non riscaldati e quindi a temperature proibitive. La violenta offensiva russa dell'inverno 1942-43 trovò la maggior parte delle unità del Corpo in prima linea; il

un terreno che fece da protagonista: il deserto.

E' un ambiente in cui il tempo tocca l'eternità: le stelle, il cielo, la sabbia rossa delle dune, l'orizzonte sconfinato sono i suoi elementi essenziali!

Automezzi, carburanti e materiali vari, sempre insufficienti alle necessità, dimostravano la inadeguatezza del nostro potenziale industriale in rapporto alle esigenze della motorizzazione militare. Eppure, il Corpo automobilistico, con 2 autoraggruppamenti, 15 autogruppi autonomi, 5 parchi automobilistici, 9 officine mobili e 91 autoreparti autonomi, riuscì ad operare proficuamente supplendo con l'organizzazione del lavoro e lo spirito di sacrificio dei suoi uomini, alla costante scarsità di automezzi e ricambi, alla schiacciante su-

FRONTE AFRICA SETTENTRIONALE

Decorazioni al Valor Militare:

- alla Bandiera:
2 Medaglie d'Argento.
- individuali:
25 Medaglie d'Argento;
69 Medaglie di Bronzo;
318 Croci di Guerra;
12 Encomi solenni.

El Alamein

Fu una battaglia sfortunata. Per dieci giorni e dieci notti si attesero rifornimenti ed ordini precisi, sotto il fuoco del nemico che non finiva mai di riversare tonnellate di proiettili.

Gli autieri con gli altri soldati d'Italia seppero pagare il loro tributo di sangue.

E dopo la battaglia la ritirata. Ogni conduttore aveva ricevuto per iscritto l'itinerario e la località di arrivo.

La marcia fu lenta, triste ed irta di difficoltà.

Lenta per gli ingorghi e per la natura del terreno, triste perché senza speranza di rivincita, mentre le difficoltà si esasperarono nei carichi enormi, nei continui attacchi aerei nemici, nella stanchezza degli uomini, nella scarsità di carburante, nel caos in cui la marcia si svolgeva.

Eppure, quasi tutti gli automezzi giunsero a destinazione: certamente non vi fu vittoria, ma la figura dell'autiere - soldato, seppure travolta dalle avversità della guerra, ne uscì intatta.



periorità aerea britannica, alle impossibili piste desertiche.

Gli autieri percorsero migliaia di chilometri alla guida dei loro automezzi sotto l'imperversare del ghibli o con temperature che spesso toccavano i cinquanta gradi all'ombra. Andavano silenziosi, insidiati dai continui bombardamenti aerei e dalle infiltrazioni delle celeri unità corazzate britanniche.

Andavano da Capuzzo a Tripoli, da Bengasi al confine con la Tunisia, per chilometri e chilometri, mentre la sabbia

In alto: Autocolonna nel deserto libico.

Sopra: Camionette « Sahariane » in azione nel deserto.

Colonne di rifornimento verso il fronte di Sollum.

spinta dal vento africano penetrava negli organi meccanici degli automezzi.

Andavano per le interminabili piste assolate, nei silenzi rotti dal rombo dei motori o dal minaccioso sibilo di un aereo nemico in picchiata a cui faceva seguito il crepitio dell'immane mitragliamento a bassa quota. Andavano gli autieri, ed i rifornimenti, che le navi riuscivano a scaricare nei porti di Bengasi, Tripoli, Derna, Tobruk, giungevano alle unità combattenti.

Poi, dopo più di due anni di lotte e fatiche, la battaglia di El Alamein, la resistenza caparbia ed indomita per ben 2.500 chilometri, l'abbandono della Libia, l'ultima disperata difesa in Tunisia.

E il Corpo automobilistico, sconvolto e decimato in tutti i suoi reparti, seppe resistere ed operare a fianco delle altre unità fino all'ultimo giorno, che vide i superstiti autieri travolti nel caotico inferno di Capo Bon.

Le operazioni in Africa Orientale ebbero inizio nel luglio 1940 con azioni di carattere locale e con la conquista del Somaliland conclusa il 19 agosto. Ma il vero impegno degli autieri cominciò nel febbraio del 1941 quando, per far fronte all'infiltrazione dei carri armati inglesi, attraverso le linee a sud di Agordat, furono concentrate su Cheren tutte le truppe italiane disponibili con l'impiego massiccio di autocolonne.





Fiat 1100 mimetica: impiegata nel secondo conflitto mondiale su tutti i fronti e principalmente in Africa Settentrionale come veicolo di collegamento e comando.

Nella campagna operarono: 2 autograppamenti, 19 autogruppi, 2 autoparchi, 3 officine, 63 autoreparti, affrontando viaggi massacranti di giorno e di notte, senza soluzione di continuità in un paese a tratti lunare, a tratti selvoso, sempre ostile.

I trasporti furono eseguiti su piste che di rotabile avevano soltanto il nome, tra il caldo e la polvere che si attaccava ai corpi sudati dei conduttori finché la notte fredda non sopravveniva raggelando il sudore sulla tela ruvida delle uniformi. I trasporti furono compiuti, fra sonni brevi e risvegli violenti,

pure durante la difesa di Saca Gimma, inquadrati nel battaglione autieri-fucilieri « Galsida » in un continuo susseguirsi di eroismi.

All'unità il nemico, ammirato, tributò l'onore delle armi.

Nel 1943, le forze anglo-americane, ormai padrone della sponda africana mediterranea, avevano iniziato l'attacco contro il territorio italiano.

Nell'organizzazione della difesa mancava purtroppo una efficace forza motorizzata per indisponibilità di mezzi e materiali. In Sicilia, dove avvenne lo sbarco anglo-americano, le Divisioni di

FRONTE AFRICA ORIENTALE

Decorazioni individuali al Valor Militare:

- 9 Medaglie d'Argento;
- 17 Medaglie di Bronzo;
- 37 Croci di Guerra;
- 1 Encomio solenne.

TERRITORIO METROPOLITANO

Decorazioni individuali al Valor Militare:

- 1 Medaglia d'Oro;
- 1 Medaglia d'Argento;
- 10 Medaglie di Bronzo;
- 17 Croci di Guerra.

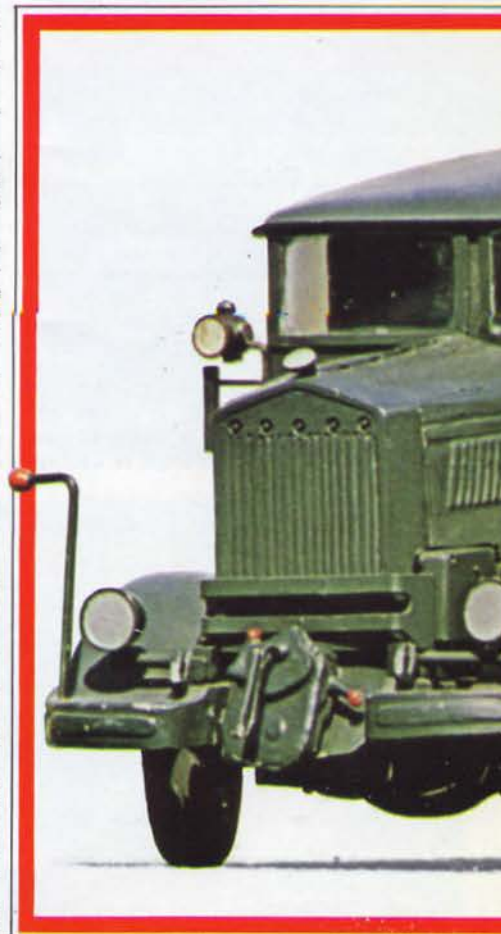
nonostante le incursioni aeree continue a cui le autocolonne furono sottoposte: mitragliamenti a bassa quota, bombe, autocarri incendiati. Unica difesa i moschetti 91/38.

Durante i trasporti connessi con il ripiegamento sull'Amba Alagi, il Corpo automobilistico pagò un tributo di 53 morti ai mitragliamenti della R.A.F. A Mogadiscio, ad Addis Abeba, gli autieri imbracciarono le armi e combatterono al fianco dei fanti con pari valore; così

fanteria italiana e le forze di difesa costiera, per un totale di 75.000 uomini, non disponevano complessivamente che di 500 automezzi circa.

Eppure, tutte le truppe che erano riuscite a sganciarsi dal nemico, grazie all'abnegazione degli « autieri », riuscirono, con i pochi mezzi rimasti, a ripiegare con ordine fino allo stretto di Messina ed in continente.

Alla guerra di Liberazione dal 1943 al 1945, il Corpo automobilistico parte-





GUERRA DI LIBERAZIONE

Decorazioni individuali al Valor Militare:

- 5 Medaglie d'Oro;
- 5 Medaglie d'Argento;
- 27 Medaglie di Bronzo;
- 22 Croci di Guerra;
- 5 Encomi solenni.

cipò con spontaneità ed immediatezza fin dall'inizio: valga come esempio l'eroica resistenza opposta a Trento agli invasori, nella notte del 9 settembre, dagli «autieri» del 50° autoraggruppamento, i cui numerosi caduti furono fra i primi di quella nuova sanguinosa guerra.

Dopo il naturale, seppure breve periodo di disorientamento, a seguito degli avvenimenti dell'8 settembre 1943, gli automobilisti affluirono dalle varie zone del Nord al 9° reggimento autieri di stanza a Bari. Vi giunsero, sottraendosi

Fiat 626: autocarro medio, secondo conflitto mondiale.



Lancia 3 RO: autocarro pesante impiegato in Africa Orientale e su tutti i fronti della seconda guerra mondiale.



al disarmo ed alla cattura, forse senza una visione ben determinata della situazione politico-militare e senza obiettivi ben definiti, ma spinti da una esigenza intima morale e patriottica insieme, nella ricerca dei mezzi per un riscatto immediato.

Alcuni di loro ebbero il privilegio di far parte del 1° Raggruppamento motorizzato che iniziò, al fianco della 5ª Armata alleata, la lotta per la conquista delle posizioni di Monte Lungo.

Il totale degli automezzi disponibili sul fronte di Cassino era inizialmente di 500. Le forze automobilistiche, però, crebbero con il rafforzamento del Raggruppamento motorizzato, fino a raggiungere la consistenza di un autogruppo misto con circa 2.000 automezzi, allorché il Raggruppamento stesso assunse la fisionomia di Corpo Italiano di Liberazione. (17 aprile 1944).

Nei mesi successivi, vennero costituite unità automobilistiche a struttura più definita: reparti trasporti per i Gruppi di Combattimento, battaglioni motorizzati, compagnie trasporti amministrativi ed officine mobili, che fornirono alle unità combattenti il prezioso apporto della propria attività specifica. Inoltre, moltissimi autieri, rimasti nelle regioni occupate, confluirono nelle formazioni partigiane, partecipando attivamente alle azioni di guerra o soffrirono una dura prigionia.

Anche durante questo ultimo atto delle drammatiche vicende del secondo conflitto mondiale, gli autieri seppero distinguersi per dedizione e spirito di sacrificio portando il loro contributo alla definitiva liberazione della Patria.

DECORAZIONI CONCESSE ALLA BANDIERA DEL CORPO

Medaglia d'Argento al Valor Militare

« Erede e custode di una fulgida tradizione del dovere e del sacrificio, il Corpo automobilistico in circa cinque anni di dura lotta, non conobbe mai sosta, e dall'esempio dei propri Caduti, trasse impulso per nuovi ordinamenti. Preparò nuovi mezzi per l'impari lotta e combatté con i fanti e gli artiglieri. Generosamente pagò largo contributo di sangue nelle piste sabbiose dell'Africa, nella steppa del fronte russo, in Albania, nelle riconquistate contrade d'Italia. — Africa settentrionale e orientale - Fronte russo - Guerra di liberazione, 10 giugno 1940 - 9 maggio 1945 ».

Medaglia d'Argento al Valor Militare (12° autoraggruppamento)

« Per oltre due anni si mostrò una efficace e compatta unità di mezzi e di uomini fusi in una unica volontà di vittoria, affrontando con incrollabile fede e con tenace valore ogni alterna vicenda del fronte africano. Con titanico lavoro, a contatto del nemico, forgiò nuovi mezzi per la immane lotta del fronte marmarico, combattendo con artiglieri e fanti, precedendo, a volte, truppe operanti, garantendo la tempestività dei rifornimenti per la continuazione della lotta e dando generoso largo contributo di sangue. — Africa Settentrionale, 1° novembre 1940 - 25 gennaio 1943 ».



Il 26 giugno 1938 fu consegnato al Corpo automobilistico il Labaro.

Medaglia di Bronzo al Valor Militare

« Durante la campagna svoltasi in aspro territorio di montagna quasi privo di strade... e segnando con il proprio sangue la via alle autocolonne recava ai camerati quanto loro occorreva per vivere e combattere. — Guerra italo-etiopica, 3 ottobre 1935-5 maggio 1936 ».

Croce al Valor Militare (compagnia automobilisti di Tripoli)

« Per gli importanti servizi resi... — Campagna di Libia, 21 dicembre 1913 ».

Croce al Valor Militare

« Per l'attività, la perizia e l'abnegazione... — Trentino, maggio-giugno 1916; Piave, giugno 1918 ».

Croce al Valor Militare (autogruppo dell'Eritrea)

« ...segnava col sangue la via alle autocolonne... — Africa Orientale, ottobre 1935-aprile 1936 ».

Croce al Valor Militare (10° autoraggruppamento di manovra)

« ...dava prezioso contributo al raggiungimento della vittoria. — Albania, dicembre 1940 - aprile 1941 ».

Nel 1942 venne concessa al Corpo la Bandiera di guerra, oggi custodita dal Comando Scuole della Motorizzazione in Roma (Cecchignola).



IL MUSEO STORICO DELLA MOTORIZZAZIONE MILITARE



IL SACRARIO

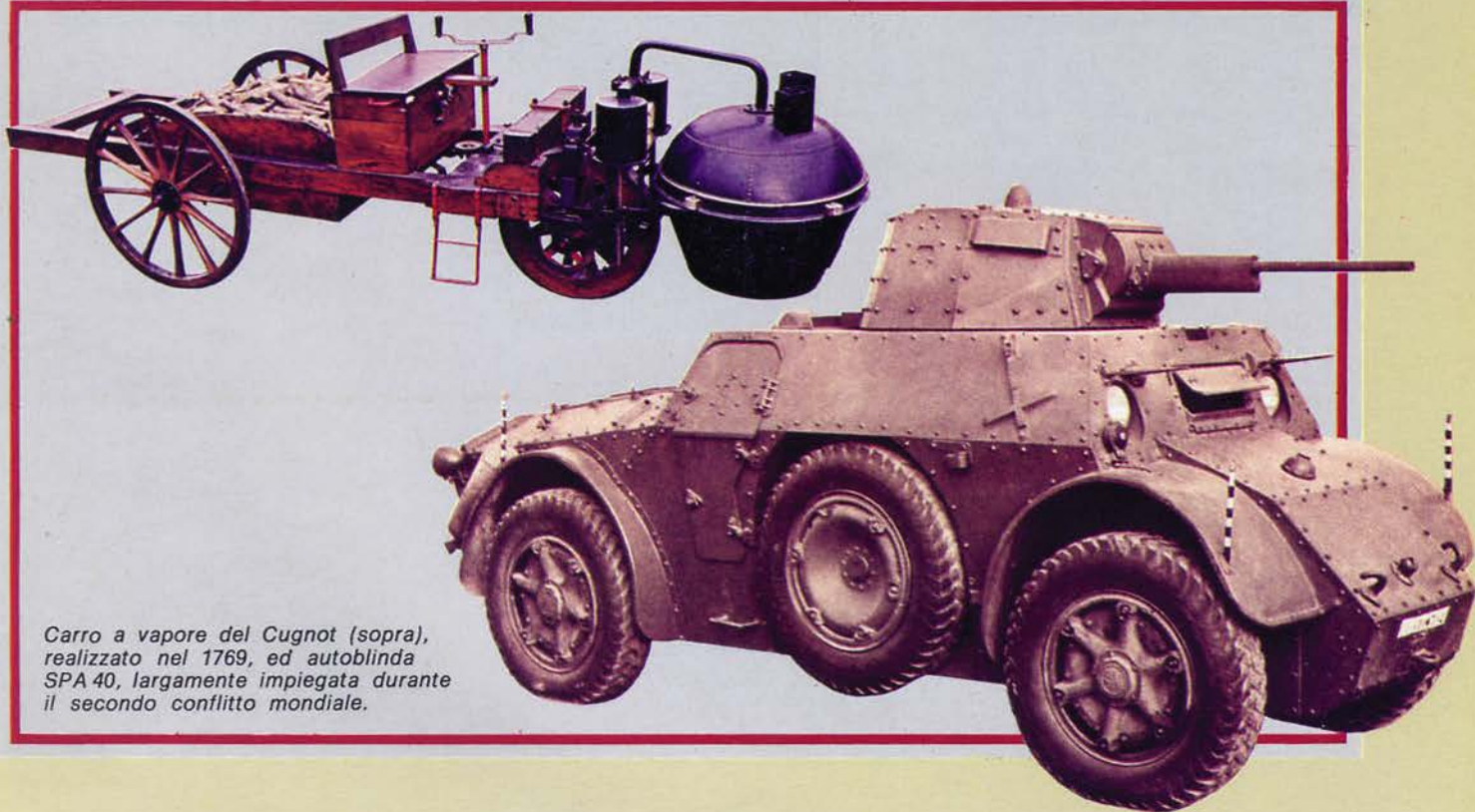
Costituito nel 1955 ed eretto in ente morale con decreto del Presidente della Repubblica nel 1957, il Museo Storico della Motorizzazione, in breve volgere di anni si è notevolmente arricchito di esemplari di veicoli a motore adottati dall'Esercito italiano dai primordi della motorizzazione fino ai nostri giorni.

Nel Museo sono raccolti e custoditi: autovetture, autocarri, mezzi corazzati, blindati, cingolati, semicingolati ed anfibi, trattori, motocicli, biciclette, complessivi motore e meccanici.

Si tratta di esemplari e cimeli che testimoniano le gesta compiute in pace ed in guerra dagli appartenenti al Servizio au-

tomobilistico ed al Servizio tecnico della motorizzazione.

Il Museo, che ha sede in Roma - Cecchignola (Viale dell'Esercito), è costante mèta di visitatori di ogni età e categoria che vi trovano, ricostruito, il carro di trasporto progettato nel 1769 dal Cugnot, il motociclo originale Bernardi del 1896, il carro a vapore De Dion e Bouton, la vecchia gloriosa Balilla della Fiat e tutta la gamma degli automezzi già in dotazione al nostro Esercito, cimeli custoditi in apposite teche, fotografie storiche, plastici e documenti vari: lo specchio fedele, in una parola, della evoluzione e della storia della motorizzazione militare.



Carro a vapore del Cugnot (sopra), realizzato nel 1769, ed autoblinda SPA 40, largamente impiegata durante il secondo conflitto mondiale.

STEMMI ARALDICI DEGLI A E DI CORPO



3° autogruppo di Corpo d'Armata
« Fulvia ».



4° autogruppo di Corpo d'Armata
« Claudia ».



5° autogruppo di Corpo d'Armata
« Postumia ».

AUTOGRUPPI DI MANOVRA D'ARMATA

14° autogruppo « Flavia ».



10° autogruppo interforze « Salaria ».

11° autogruppo « Flaminia ».



L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE AUTIERI D'ITALIA

Al termine delle operazioni del primo conflitto mondiale, nel 1918, un gruppo di reduci automobilisti, spinti dal desiderio di far rivivere in rinnovata fraternità di intenti, il calore che univa i commilitoni alle armi, promosse l'iniziativa di costituire, a somiglianza di quanto si stava facendo da parte di ex combattenti delle Armi e degli altri Corpi dell'Esercito, una Associazione di autieri in congedo.

Il Comitato promotore dell'iniziativa si costituì a Milano e fu nello stesso capoluogo lombardo che il Sodalizio, nel 1922, venne fondato con il nome di « Associazione Nazionale Automobilisti in Congedo ».

Il numero degli associati e delle sezioni, seppure soltanto nell'Italia del Nord, crebbe rapidamente: si trattava di « autieri » di ogni ceto e di ogni età, di capi e di gregari, felici di essere insieme, affratellati da eventi trascorsi che li avevano visti testimoni di sicura fede.

L'Associazione non fu soltanto occasione di incontri fraterni: essa si inserì nella vita nazionale con valide proposte ed iniziative inerenti alla attività motoristica.

Nel 1927, il Sodalizio si affiancò al Reale Automobile Club d'Italia (R.A.C.I.) ricavandone ef-

ficace incremento.

Nel 1939, auspicò il R.A.C.I., l'Associazione venne trasformata nell'« Autoraggruppamento Emanuele Filiberto Duca d'Aosta » con sede a Milano, mentre sorvegliavano Autogruppi dell'Associazione in tutte le sedi del R.A.C.I., comprese quelle dell'Africa Orientale e Settentrionale, della Libia e di Rodi.

Durante il secondo conflitto mondiale l'Associazione si dedicò, per quanto possibile, all'assistenza degli autieri in armi, con fraterna e sollecita solidarietà.

Alla fine della guerra, sciolto l'Autoraggruppamento, si costituirono rispettivamente nel 1948, a Milano, e nel 1951 a Roma, l'« Associazione Nazionale Autieri in Congedo » e l'« Associazione Nazionale Autieri d'Italia » raccogliendo l'eredità spirituale del vecchio Sodalizio.

Come era facile prevedere, s'impose ben presto l'esigenza dell'unificazione delle due Associazioni. La fusione avvenne nel

1952 ed il nuovo Sodalizio, con il nome di « Associazione Nazionale Autieri d'Italia », acquistò personalità giuridica con Decreto Presidenziale del dicembre del 1954.

L'A.N.A.I. ebbe un rapido sviluppo: il numero degli iscritti è cresciuto di anno in anno, fino a raggiungere nel 1981 il numero di 22.952 soci raggruppati in 138 sezioni.

Negli anni, l'attività dell'Associazione si è estrinsecata: in manifestazioni e raduni atti ad esaltare i più alti valori morali e spirituali; in partecipazione commossa ad inaugurazioni di monumenti e lapidi, a pellegrinaggi in luoghi sacri alla memoria dei Caduti; in concreti e cospicui aiuti agli iscritti colpiti in occasione di grandi calamità nazionali; in interventi attivi a convegni, conferenze, tavole rotonde su problemi gravitanti intorno al mondo della motorizzazione.

Ancora oggi l'Associazione continua ad operare con passione, appoggiando e perseguendo iniziative patriottiche secondo gli ideali indicati nel suo Statuto, lungo quella strada dell'onore e della tradizione tracciata dagli « Autieri » che fecero olocausto della propria vita, in piena e convinta dedizione alla Patria.



SVILUPPI ORDINATIVI DOPO IL SECONDO CONFLITTO MONDIALE

Alla conclusione del secondo conflitto mondiale seguì un periodo di tempo caratterizzato da profonde trasformazioni di ordinamenti sociali, di mentalità, di rapido progresso nel campo delle scienze e della tecnica.

In tale evoluzione, si inserì una nuova dottrina militare che ebbe come conseguenza l'adozione di nuovi ordinamenti, di nuovi mezzi operativi e logistici, di nuovi metodi addestrativi. Anche la motorizzazione militare, sulla base di moderni criteri, realizzò ordinamenti che resero sempre più funzionale il settore.

In particolare, fino al 1966, le tappe evolutive fondamentali furono:

- costituzione della Direzione Generale artiglieria e motorizzazione;
- ristrutturazione di detta Direzione Generale ed istituzione di un Ispettorato Generale della motorizzazione, con piena autonomia nel particolare settore, fino ad allora incluso nell'area del Servizio di artiglieria;
- costituzione delle Scuole della motorizzazione;
- istituzione delle Direzioni della motorizzazione (una per Comiliter) e degli Uf-

Fiat AR/76: la più recente autovettura da ricognizione in dotazione all'Esercito italiano (1977).



Fiat TM 69: trattore per artiglierie a traino meccanico. Nel 1980 adottato nella versione per FH 70 (cannone da 155/39) con gru Paglieri incorporata.



Lancia 2 t: moderno autocarro leggero a trazione integrale. Idoneo anche come trattore leggero per obice da 105/44 (1979).



Autogru pesante M 543 A 1.



Autogru pesante Fiat AG 70.

fici automobilistici (uno per ogni Comando di Corpo d'Armata, Divisione, Brigata);

- trasformazione dei Reggimenti autieri in Centri autieri;
- costituzione a livello periferico di organi esecutivi per le riparazioni, per i rifornimenti e per i trasporti;
- assunzione da parte del Corpo automobilistico della denominazione di « Servizio automobilistico » (Circolare n. 86 del Giornale Militare, nell'anno 1948);
- soppressione dell'Ispettorato Generale della motorizzazione (novembre 1966) e dei Centri autieri.

Nel 1967, la nuova organizzazione del Ministero della Difesa e degli Stati Maggiori riunì i servizi logistici dell'Esercito in un unico organo centrale: l'Ispettorato logistico.

Il Servizio automobilistico, per effetto del nuovo ordinamento e della sop-

pressione dell'Ispettorato Generale della motorizzazione, acquistò piena autonomia ed una fisionomia sua propria, esplicando, nell'ambito dell'Esercito, attività logistiche, addestrative, ordinarie ed ispettive, tramite:

- l'Ufficio del Capo del Servizio automobilistico, per le attività d'Istituto;
- l'Ufficio dei materiali della motorizzazione, per le attività di carattere logistico;
- il Nucleo ispettivo, per le funzioni di controllo tecnico su tutti gli organi e le unità dell'Esercito nel settore della motorizzazione.

Per quanto attiene ai trasporti, il Servizio concorse con i propri organi esecutivi, costituiti da unità organiche di trasporto per via ordinaria.

Nel 1975, in occasione della ristrutturazione dell'Esercito, venne incrementato l'impiego di ufficiali del Servizio automobilistico, con la costituzione dei bat-

tagli logistici e dei plotoni/sezioni RR posti rispettivamente al comando di ufficiali superiori e subalterni del Servizio; nel 1976, inoltre, si costituì il Comando del Servizio automobilistico che accentrò in sé tutte le attività del settore.

Nel 1980, per effetto della legge del 20 settembre, n. 574, il Servizio automobilistico ha riassunto la denominazione di « Corpo automobilistico ».

Attualmente il Corpo è avviato a conseguire una nuova fisionomia organizzativa mediante un profondo mutamento di strutture, organici e ruoli. Infatti, nel quadro della ristrutturazione logistica dell'Esercito, è in atto la sperimentazione di un Comando dei trasporti e materiali che attua una più moderna articolazione « per funzioni » delle attività di rifornimento e mantenimento, riunendo in unico organo la gestione in senso lato dei materiali già di competenza del Servizio della Motorizzazione e del Servizio materiali d'armamento.



LE SCUOLE DELLA MOTORIZZAZIONE

Concluso il secondo conflitto mondiale, venne avvertita la necessità di creare, nel quadro della riorganizzazione dell'Esercito italiano, un organismo scolastico capace di provvedere ad un addestramento centralizzato degli specialisti d'artiglieria e della motorizzazione. Il 12 gennaio 1945 venne costituita, pertanto, alle dipendenze delle Scuole Centrali Militari di Cesano, la «Scuola della motorizzazione» con sede in Roma (Cecchignola). La Scuola venne articolata in «Scuola addestramento autieri» e «Scuola meccanici operai d'artiglieria». L'anno successivo, la «Scuola specialisti della motorizzazione» sostituiva nell'organigramma la Scuola meccanici operai d'artiglieria che passava ad altre dipendenze.

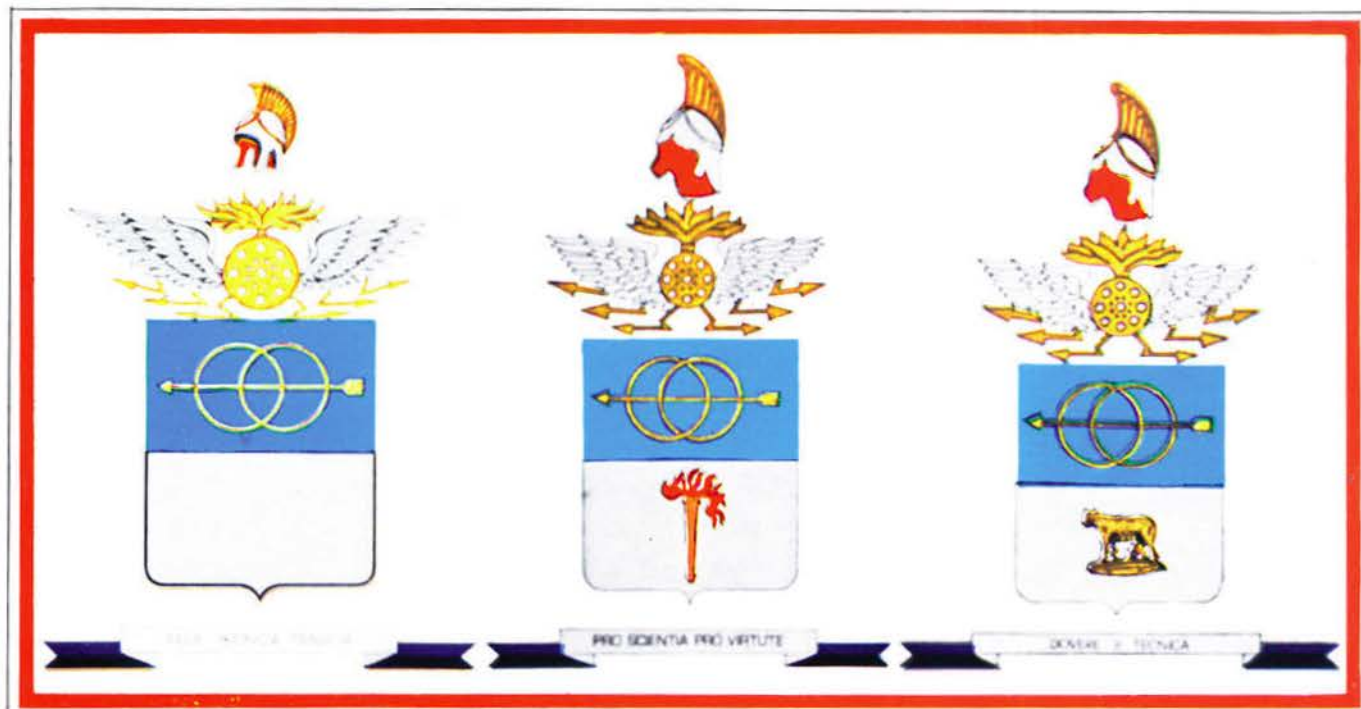
Nel 1949, il complesso prendeva il nome di «Scuola della motorizzazione»;

nello stesso anno veniva costituita la «Scuola di applicazione del Servizio automobilistico». Nel novembre del 1976, le Scuole della motorizzazione assumevano l'attuale fisionomia ordinativa, che comprende:

- il Comando Scuole, con l'autogruppo di manovra, l'officina media ed il reparto comando;
- la Scuola di applicazione del Corpo automobilistico;
- la Scuola specialisti della motorizzazione;
- la Scuola meccanici della motorizzazione.

L'attività didattica delle Scuole della motorizzazione ha subito, negli anni successivi, sempre maggiore impulso con continuo adeguamento qualitativo e quantitativo dei programmi al profilo tecnico-professionale richiesto per i frequentatori. Il raggiungimento delle finalità addestrative è stato realizzato gra-

Momenti di attività presso le Scuole della motorizzazione.



Stemmi delle Scuole della motorizzazione; da sinistra: Scuola meccanica della motorizzazione, Scuola di Applicazione del Corpo automobilistico, Scuola specializzati della motorizzazione.

zie ad una solida struttura delle Scuole fondata su un armonico ed efficiente complesso di laboratori tecnici, gabinetti scientifici, attrezzature didattiche di tipo moderno, nonché di funzionali impianti logistici. Rilevante, inoltre, il contributo di alta qualità fornito dal corpo insegnanti ed istruttori che hanno operato e continuano ad operare, sia a livello elevato che elementare, in modo commisurato ai singoli corsi.

CONCLUSIONE

La ristrutturazione dello strumento militare, l'evolvere degli ordinamenti e delle dottrine di impiego e gli elevati costi e ritmi di obsolescenza dei materiali, hanno imposto ed impongono una continua, incessante modifica delle strutture, perché siano aderenti alle reali esigenze, pur esse in costante divenire.

E' in tale contesto che oggi opera il Corpo automobilistico, con la consapevole responsabilità che la matrice di formazione e la peculiarità d'impiego dei suoi uomini assicurano alla Istituzione comandanti logistici protesi a garantire alle unità, nel tempo e nello spazio, il sostegno funzionale indispensabile per vivere, muovere, combattere.

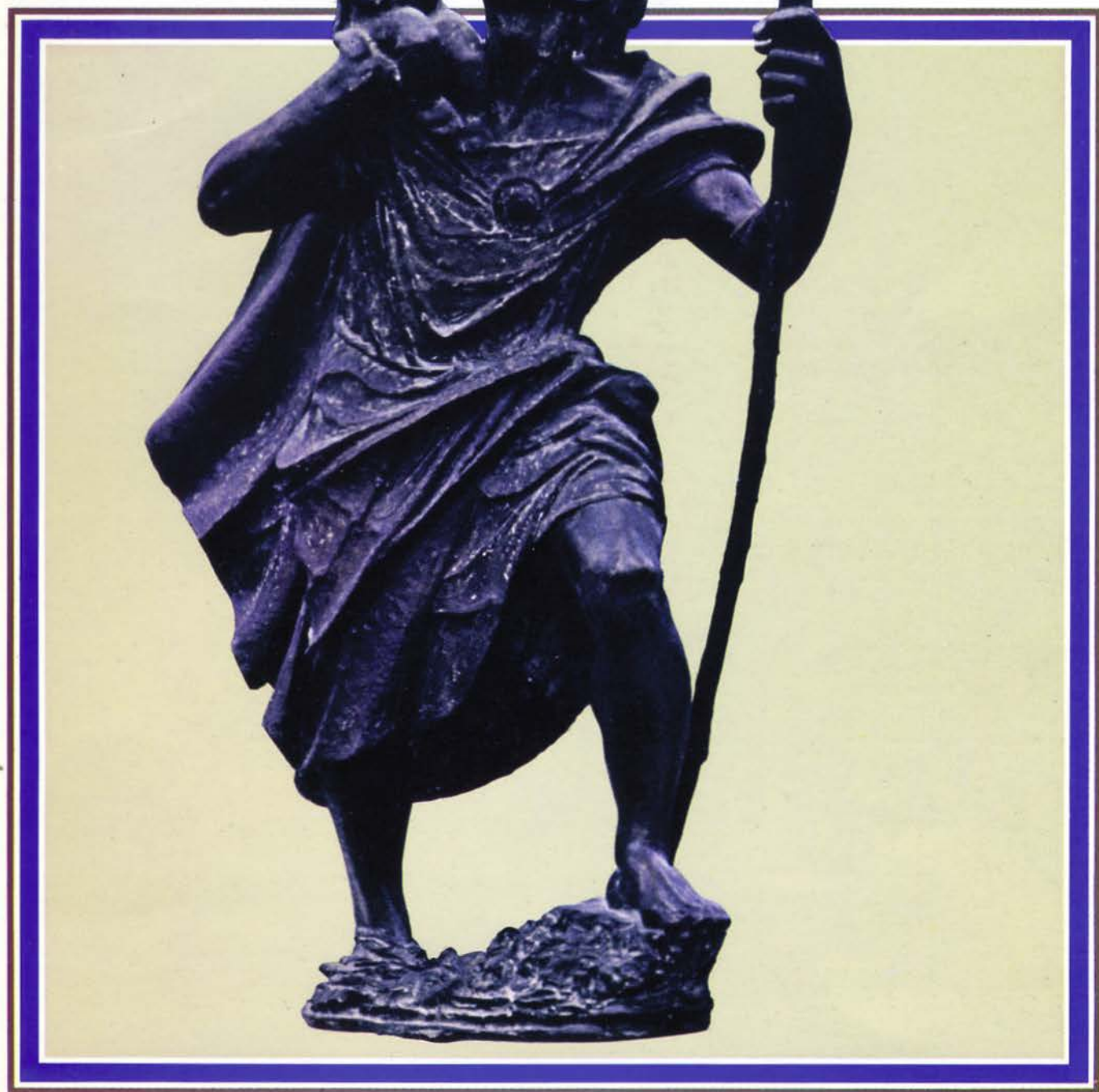
Ten. Col. Massimo Fabi

Stemma araldico del Corpo automobilistico concesso con decreto del Presidente della Repubblica in data 19 novembre 1965.



Il corpo automobilistico dell'esercito

*Monumento di San Cristoforo. Il giorno 27
luglio ricorre la festa di San Cristoforo
Martire, proclamato, con Breve Apostolica
del 4 novembre 1954 da SS Pio XII, Celeste
Patrono del Corpo Automobilistico.*



*Il corpo
automobilistico
dell'esercito*

**RIVISTA
MILITARE**

Periodico bimestrale d'informazione e aggiornamento professionale.

Direttore responsabile:

Col. Carlo Pacotti

Redazione:

Via di S. Marco n. 8 - Roma -
Telefono 6794200 - 47353078 -
47353372.

© 1981 Rivista Militare - Periodico dell'Esercito.

Stampa:

Tipografia Regionale - Roma.